PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISATION DU CENTRE-VILLE

INFORMATION SUR L'ÉVOLUTION DU DOSSIER

VILLE DE SIERRE
FÉVRIER 2013

Des îlots à revitaliser au nord des voies CFF

SOMMAIRE

PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISATION DU CENTRE-VILLE
INFORMATION SUR L'ÉVOLUTION DU DOSSIER

1. INTRODUCTION 2

2. RESULTATS DE L'ENQUETE 2012
SUR *SIERRE SE TRANSFORME* 2

3. RESUME DES ENJEUX 6

3.1 Mode d'emploi de l'outil Plan directeur d'aménagement (PDA)..... 6
3.2 L'objectif du PDA 6
3.3 L'enjeu de l'urbanisation en 2013 9
3.4 L'enjeu de la mobilité 11

4. FOCUS SUR L'AVANCEMENT DU DOSSIER 15

4.1 Maille 1: rue des Polychromes – rue Centrale – esplanade de la Gare 15
4.2 Maille 2: rue Notre-Dame-des-Marais – avenue des Ecoles – rue Max-Huber est 16
4.3 Maille 3: aménagement de l'avenue de la Gare en rue piétonne 17
4.4 Maille 4: aménagement de l'Avenue Nord (avenues des Alpes et du Rothorn) et des rues de Pradec et Rilke 17
4.5 Maille 5: aménagement de l'avenue Général-Guisan 17
4.6 Urbanisation des îlots au nord des voies CFF 17
4.7 Réaménagement du rez-de-chaussée de l'Hôtel de Ville 18
4.8 Chantier de Borzuat 19
4.9. Revitalisation du Vieux-Bourg 19
4.10 Complexe de la Gare (sud des voies CFF) 20
4.11 Projet d'urbanisation région Condémines 21

5. LE SCHEMA DES CIRCULATIONS DU CENTRE-VILLE

5.1 Contexte régional: le réseau de distribution Nord de Sierre 22
5.2 Le réseau des 3-Avenues 23
5.3 Aménagement de la connexion ouest – réflexion stratégique 25
5.4 Plan des transports publics et la mobilité douce 25

6. PLANNING 27

7. CONCLUSION 28

ANNEXE: TABLEAU CHRONOLOGIQUE DES PRINCIPALES REALISATIONS DEPUIS LE LANCEMENT DU PDA 29

Abréviations

PDA	Plan directeur d'aménagement
CM	Conseil municipal
CG	Conseil général
ECCG	Ecole de commerce et de culture générale
RCCZ	Règlement de construction et de zones de la Commune de Sierre
PAD	Plan d'aménagement détaillé

1. INTRODUCTION

La fréquence des mises à jour du document «Plan directeur d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville» est une fois encore confirmée par cette édition.

Ce véritable instrument de planification contient des informations que nous savons attendues avec intérêt par le Législatif et par la population en général.

Une précision importante s'impose parce que nous y avons peu fait allusion durant ces deux dernières législatures: Le Plan directeur d'aménagement répond aux dispositions de l'art. 33 du RCCZ en vigueur dont la teneur explique avec une clarté fort utile qu'il n'a pas à être mis à l'enquête publique et surtout qu'il n'altère en rien les droits fondamentaux des citoyens et des propriétaires (pour le détail de l'art. 33, voir p. 6).

L'autorité politique entend donc convaincre tous les partenaires de ce vaste projet de sa ligne de conduite pour la réalisation progressive et par étapes d'un centre-ville rénové et réadapté. Et dire encore qu'il faudra du temps, les moyens à disposition ne permettant pas de faire tout et tout de suite.

Sierre continuera de se transformer. Il importe d'avancer avec cohérence. Que le lecteur se réjouisse et qu'il prête sa meilleure attention à ce fascicule résultant du travail de la dernière législature!

2. RESULTATS DE L'ENQUETE 2012 SUR *SIERRE SE TRANSFORME*

En 2012, huit ans après le lancement du processus *Sierre se transforme*, la Municipalité de Sierre a mandaté l'Institut de tourisme (ITO) de la HES-SO Valais pour réaliser une enquête de satisfaction auprès des usagers du centre-ville.

Avant d'aborder les résultats, rappelons qu'une première enquête représentative auprès de la population avait été effectuée en 2005 par l'Institut économie & tourisme de l'époque. Le processus *Sierre se transforme* démarrait et il s'agissait de mieux cerner les attentes des Sierrois. Il en était ressorti 95% d'avis favorables au principe d'un réaménagement du centre-ville et à la création d'un lieu de rencontre et d'échanges, avec une vie urbaine plus attractive. D'autre part, 86% des personnes interrogées souhaitaient un centre-ville dédié en priorité aux piétons, avec cohabitation de tous les usagers concernés: piétons, voitures et mobilité douce. Ces résultats ont servi comme outil de travail pour la réalisation des aménagements actuels.

Synthèse des résultats et détermination du CM

Pour mener à bien l'enquête de satisfaction 2012, 2000 questionnaires ont été envoyés, avec un taux de retour de 33,43% considéré comme très bon par rapport au calcul de la marge d'erreur. Le CM a donné suite à l'enquête 2012 en chargeant la Commission Centre-Ville d'examiner et de développer les différentes pistes ressortant de ce sondage.

Résumé par thème :

- **Les aménagements de la nouvelle place de l'Hôtel-de-Ville sont perçus comme satisfaisants par une large majorité des avis exprimés**. 47% des personnes ayant répondu au sondage fréquentent davantage la place. Mais il ressort aussi une forte demande pour rendre cette place totalement piétonne; de plus l'animation hivernale laisse à désirer. Aussi le CM demande à la Commission Centre-Ville d'activer les processus et procédures pour rendre la place piétonne et d'explorer de nouvelles idées d'animations hivernales (projets avec les écoles, installation saisonnière d'une patinoire, avenir du marché de Noël?).
- **Le sondage relève aussi un manque de verdure et de bancs sur la place de l'Hôtel-de-Ville**. Réponse du CM: la végétation est encore jeune, va s'étendre et apportera l'ombrage nécessaire. Quant au mobilier, il va évoluer avec le développement des terrasses. De plus, cette place ne peut accueillir qu'un mobilier fixe limité, étant donné sa vocation flexible: accueil de manifestations ponctuelles et de stands, etc.
- **La circulation et les possibilités de parking au centre-ville soulèvent de manière générale beaucoup de questions, tant du point de vue des automobilistes que de celui des piétons**. Réponse du CM: le système de circulation sera complètement opérationel, une fois les mailles 3 et 4 réalisées (voir 4.3 et 4.4.). En ce qui concerne les parkings, le CM demande à la Commission Centre-Ville de mettre en place un système de guidage des automobilistes vers les parkings d'accueil et ce, dès la sortie de l'autoroute. Il s'agit d'éviter les circuits inutiles à l'intérieur du centre-ville et de signaler les parkings existants dans ce secteur, et qui sont sous-utilisés pour certains (parking de Beaulieu en particulier). Le CM rappelle que l'offre en stationnement sera notablement améliorée lors de la mise en service du parking du Complexe de la Gare, au sud des voies CFF, prévue pour fin 2016.

THOMAS & JANTSCHER

Les aménagements choisis (arborisation, jeux d'eau, etc.) satisfont une majorité des personnes ayant répondu au sondage.

- **La place de la Gare (avenue de la Gare actuelle)**. Selon les résultats du sondage, son aménagement est considéré comme une priorité pour le développement du centre-ville. Les avis sont favorables à l'instauration d'un régime piéton et à la transformation de l'avenue en une place avec fonction de détente, de rencontre et d'accueil des voyageurs. La mise à l'enquête du changement de régime est en cours. En revanche, la transformation du site en place a été différée pour des raisons financières; le CM demande à la Commission Centre-Ville de poursuivre la réflexion dans ce sens, tout en économisant les moyens.

- **L'avenue Général-Guisan**. Une grande majorité des sondés est favorable à ce que la Municipalité explore la possibilité d'étendre les zones piétonnes le long de cette avenue. Le CM demande à la Commission Centre-Ville d'orienter son travail dans ce sens ainsi que dans celui d'une amélioration de la connexion ouest (place Beaulieu et avenues voisines). L'occasion de rappeler que le PDA prévoit à moyen terme une zone piétonne à l'entrée de la rue commerçante (devant la Migros). Cette mesure dissuadera la circulation motorisée au centre.

Le sondage 2012 confirme la direction dans laquelle poursuivre la mise en œuvre de *Sierre se transforme*. Toutefois, cette enquête devra être complétée, la participation des jeunes ayant été relativement faible. La Ville est en attente des résultats du mandat complémentaire confié à l'Institut pour sonder cette catégorie de la population, dont l'avis est important, Sierre étant une ville estudiantine.

Le souhait des Sierrois selon le sondage 2012: une avenue de la Gare piétonne et transformée en place d'accueil, de détente et de loisirs.

3. RESUME DES ENJEUX

3.1 MODE D'EMPLOI DE L'OUTIL PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT

En ce début de législature, il apparaît utile de rappeler sur quelle base réglementaire repose le Plan directeur d'aménagement et quelles sont les grandes règles de fonctionnement de cet outil.

Le PDA est défini à l'article 33 du règlement de construction et de zones de la Commune de Sierre (RCCZ), article que nous reproduisons in extenso ci-dessous:

> ***Art 33: Plan directeur d'aménagement***
>
> *a) Les plans directeurs d'aménagement sont des projets de développement de la commune qui définissent les principes et directives d'aménagement.*
>
> *b) Ils présentent notamment les intentions du Conseil municipal en matière de:*
> - *développement des zones d'activités, d'habitat et de loisirs*
> - *dimensionnement, localisation des bâtiments et espaces publics*
> - *aménagement des circulations et transports publics*
> - *protection et mise en valeur des sites, monuments, éléments paysagers (arbres, murs, etc.)*
> - *protection des valeurs naturelles*
> - *réseaux d'infrastructures*
> - *étapes de développement.*
>
> *c) Ces plans indicatifs ne comportent aucune obligation communale et aucune limitation de droit des propriétaires.*

En résumé, l'outil *Plan directeur d'aménagement* c'est:

- **La ligne directrice du réaménagement du centre-ville**, un instrument de référence, un outil de réflexion durable pour repenser le tissu urbain, les espaces, les édifices publics, la circulation, la mobilité et le stationnement. La réalisation de *Sierre se transforme* étant étapisée, le PDA a un caractère évolutif. De plus, tout en étant spécifique, chaque étape, chaque élément du projet doit s'harmoniser avec cet instrument de référence.
- **Le fruit d'un contrat politique entre l'Exécutif et le Législatif sierrois** passé en avril 2006. Les mises à jour du PDA, qui ont eu lieu jusqu'à présent à un rythme annuel, sont présentées par le CM au CG pour information et discussion.

Mais le PDA n'est pas:

- **Un document dont les mises à jour sont soumises au vote du Législatif**. Lorsque le CG se prononce sur des projets contenus dans le PDA, c'est dans un autre cadre: lors de l'examen du budget annuel de la Municipalité, ou lors de crédits d'engagement sur des objets ponctuels.
- **Un projet devant être mis à l'enquête publique**. Les droits des citoyens, bordiers et propriétaires peuvent s'exercer par d'autres biais: lors des mises à l'enquête des plans d'affectation de zone, plans de quartier, plans d'aménagement détaillés, etc. (conformément au RCCZ).

3.2 L'OBJECTIF DU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT

En résumé, *Sierre se transforme*

= **URBANISER ET DENSIFIER le centre-ville actuel au nord des voies CFF + élargir le centre existant au sud des voies.**

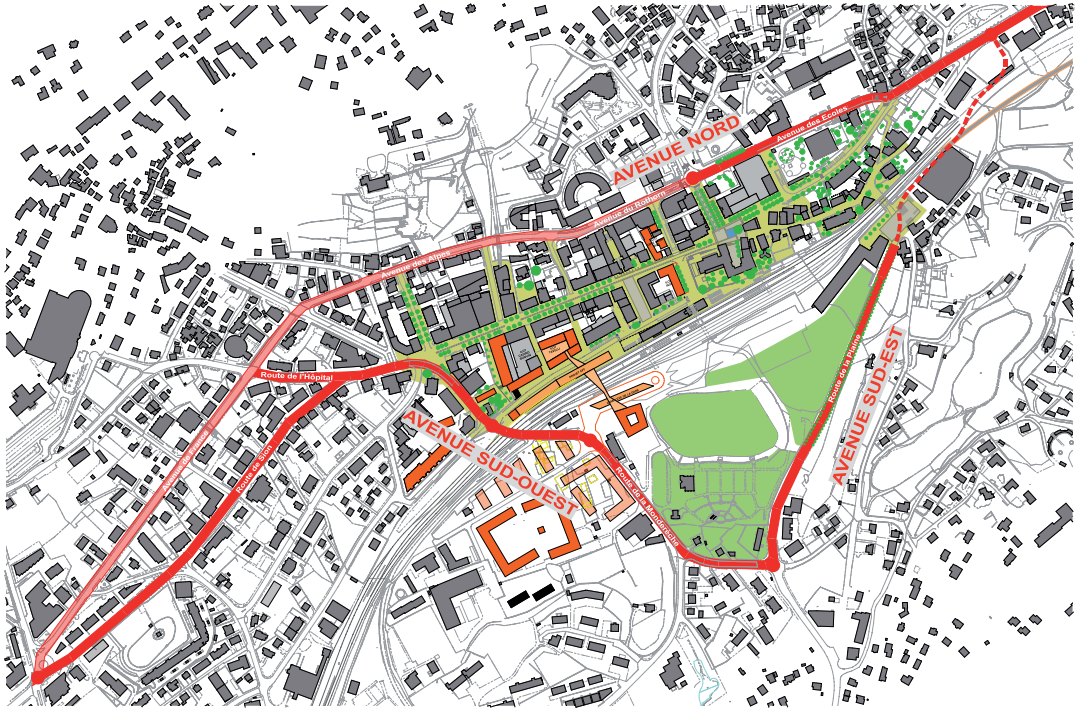
Le périmètre d'urbanisation concerné par le PDA: au nord des voies CFF, le front bâti entre les places Beaulieu et de la Scie et au sud des voies, la Plaine-Bellevue et le secteur Provins-Aslec-Anciens Abattoirs. Les liaisons entre le nord et le sud des voies doivent être renforcées de manière à créer un seul et même tissu urbain.

= **MOINS DE TRAFIC, PLUS DE CONVIVIALITE.** il s'agit de diminuer le trafic au profit des piétons et de la mobilité douce pour un centre de qualité, convivial, attractif et moderne.

Le périmètre concerné pour améliorer la mobilité et les accès: il faut travailler à l'échelle du triangle urbain délimité par le système des 3-Avenues. Ce triangle est compris entre le giratoire de l'Atlantic (à l'ouest), le rond-point Paradis (à l'est) et le giratoire des Pins (au sud). Ce périmètre s'inscrit lui-même dans un contexte régional indissociable de cette réflexion, comme le montre tout particulièrement le point 5.1.

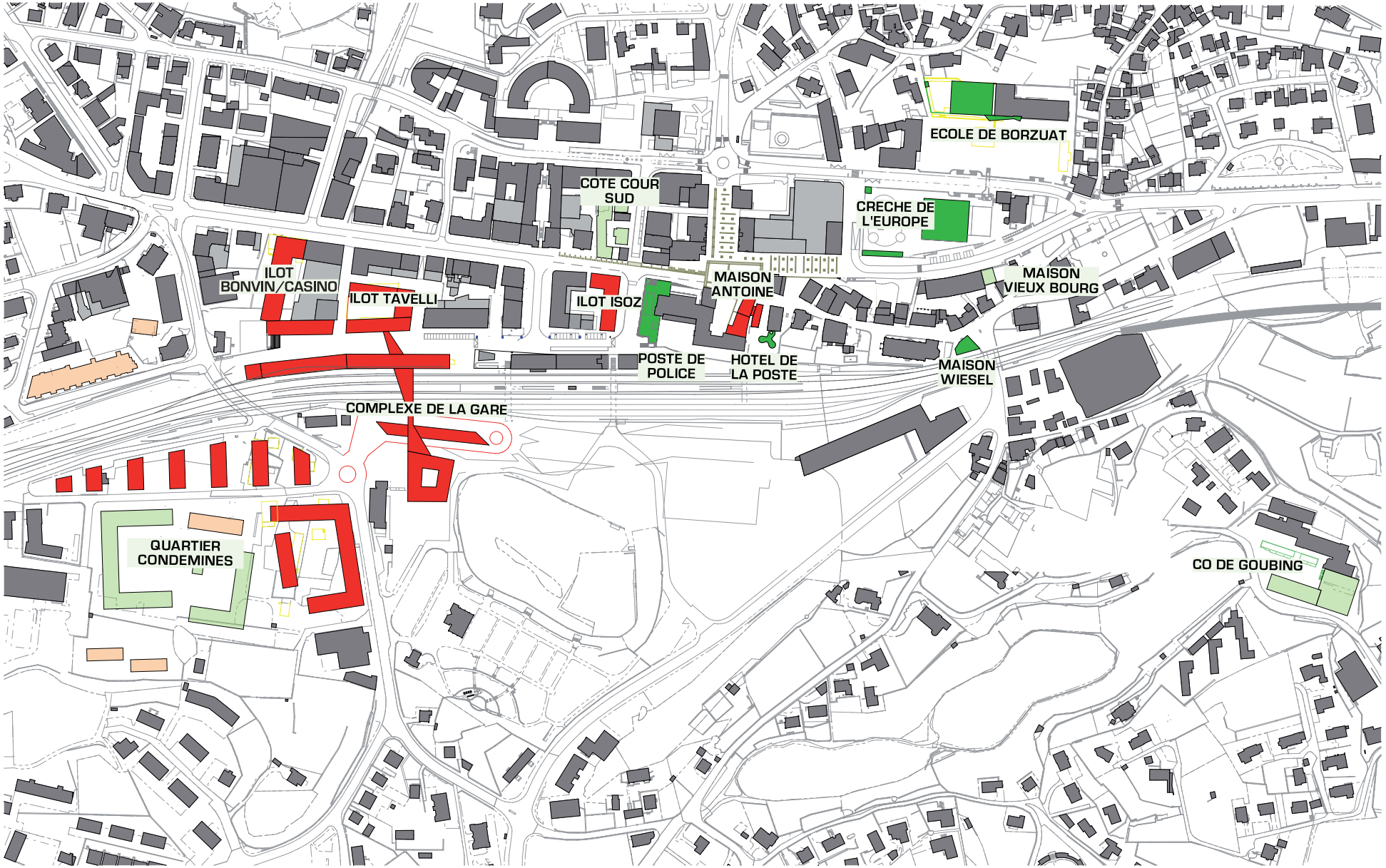
Lors du lancement de *Sierre se transforme* en 2005, l'aboutissement de cette mutation avait été projeté pour les années 2020. Mais la fin des travaux ne pourra sans doute pas avoir lieu avant l'horizon 2030 étant donné l'évolution du dossier, influencée par des contraintes financières et procédurales notamment (voir 3.3 et 3.4).

Périmètre concerné par le PDA



Où en est-on aujourd'hui?

Une bonne partie des pièces du puzzle *Sierre se transforme* ont déjà été mises en place: citons la nouvelle place de l'Hôtel-de-Ville, le secteur de l'Europe (crèche, parking public, espaces publics), l'esplanade ouest de la Gare avec son nouveau poste de police, ses espaces et jardins publics. (Pour davantage de détails, voir en annexe le tableau chronologique des principales réalisations.) En ce qui concerne la mobilité plus particulièrement, la mise en œuvre du *Schéma des circulations du centre-ville* (outil du PDA) est bien avancée. La suite de ce chapitre présente une synthèse du chemin parcouru ainsi que les principaux enjeux et questions qui se posent pour réaliser la suite du projet.


ECOLE DE BORZUAT
COTE COUR SUD
CRECHE DE L'EUROPE
ILOT BONVIN/CASINO
ILOT TAVELLI
ILOT ISOZ
MAISON ANTOINE
MAISON VIEUX BOURG
POSTE DE POLICE
HOTEL DE LA POSTE
MAISON WIESEL
COMPLEXE DE LA GARE
QUARTIER CONDEMINES
CO DE GOUBING
Légende
bâtiments réalisés
en chantier
en cours de procédure d'approbation
en cours d'étude

3.3 L'ENJEU DE L'URBANISATION EN 2013

Rappel des objectifs initiaux: densification du front bâti (différents îlots) au nord des voies CFF, création d'un pôle bâti au sud des voies CFF dévolu à la formation, à la culture et aux sports, création dans le secteur de la gare d'une interface de transport performante, valorisation du Vieux-Bourg, réaffectation de la place de l'Europe et construction d'une structure d'accueil pour enfants, construction d'édifices publics et privés.

Comment ces objectifs sont-ils mis en œuvre sur le terrain? Pas d'urbanisation à outrance, mais un tissu urbain qu'on complète et qu'on termine de densifier en collaboration avec les privés. Les aménagements urbains déjà réalisés par la Municipalité et les projets en cours préparent le terrain aux investisseurs privés et les motivent. C'est ainsi que des densifications d'îlots sont en phase de réflexion dans la région de l'esplanade de la Gare, au nord des voies, un site qui sera rendu plus attractif grâce en particulier à la passerelle piétonne nord-sud (détails 4.6). D'autre part, un quartier d'envergure à l'échelle de Sierre est projeté au sud des voies CFF, dans le secteur Condémines-Platanes (détails 4.11). C'est là que va se développer la ville de demain. Ce projet de nouveau quartier sera dynamisé par le futur Complexe de la Gare.

Chantier «Torsa»

L'avenue Général-Guisan

L'importance majeure des partenaires et des finances: la cadence dépend notamment des partenaires privés et institutionnels publics (Etat du Valais, CFF, Confédération). Les finances communales peuvent également être un frein, mais le PDA laisse la possibilité de réaliser certains aménagements ultérieurement. Comme expliqué plus haut, sur l'avenue de la Gare, on se contente d'un passage à un régime piéton en attendant de créer une véritable place. Le potentiel n'est pas hypothéqué mais remis à des temps meilleurs. Idem pour l'aménagement de l'avenue Général-Guisan: l'arborisation, la largeur des trottoirs, etc. sont déjà satisfaisants en l'état.

SIERRE CENTRE – Régimes de circulation avec mailles 1- 4 réalisées

3.4 L'ENJEU DE LA MOBILITÉ

Rappel des objectifs initiaux du PDA: créer un *Espace de rencontre* favorable aux piétons (zone 30, 20, piétonnes) entre les places de Beaulieu et de la Scie; soulager le centre-ville du trafic non indispensable; éviter les circuits de recherche de place; développer une politique de stationnement (avec parking Europe et Complexe sud des voies en particulier), et créer une interface des transports dynamique, accueillante (gare routière, bus, taxis) et à même de décharger le centre.

QUESTION: En 2013, le centre-ville est-il devenu plus convivial pour les piétons et la mobilité douce? Le *Schéma des circulations* est-il de fait un frein à la voiture? Réponse:

1. **Les éléments prioritaires de l'*Espace de rencontre sierrois* sont opérationnels ou en phase de procédure.** Cette alternance de zones 20, 30 et piétonnes est adaptée à chaque place et à chaque rue, l'objectif étant d'améliorer la sécurité routière et la qualité de vie en ville et de favoriser la cohabitation de tous les usagers de la voie publique (piétons, automobilistes, vélos, transports publics, trottinettes et autres mobilités douces). A noter que sur le plan fédéral, le système de zones 20 et 30 est entré en vigueur en 2002 et qu'il a fait ses preuves dans de nombreuses cités du pays.

   Zones de rencontre (zones 20). Les piétons ont la priorité. Autres prescriptions légales: la vitesse maximale est fixée à 20 km/h, c'est la priorité de droite qui s'applique (sous réserve d'une signalisation particulière) et le stationnement est possible uniquement aux endroits prévus. Les piétons étant prioritaires et pouvant traverser partout, il n'y a pas de passages pour piétons indiqués (bandes jaunes par exemple).

Zone 20 sur une partie de la place de l'Hôtel-de-Ville: priorité aux piétons

Zone 30. Les véhicules ont la priorité mais les conducteurs sont tenus de circuler de manière particulièrement prudente et prévenante. Les autres principales prescriptions légales sont: vitesse maximale fixée à 30 km/h; c'est la priorité de droite qui s'applique (sous réserve d'une signalisation particulière); traversée de la chaussée autorisée partout, il n'y a donc pas de passages pour piétons (sauf si la situation l'exige, par exemple, en cas d'école ou de traversée dangereuse).

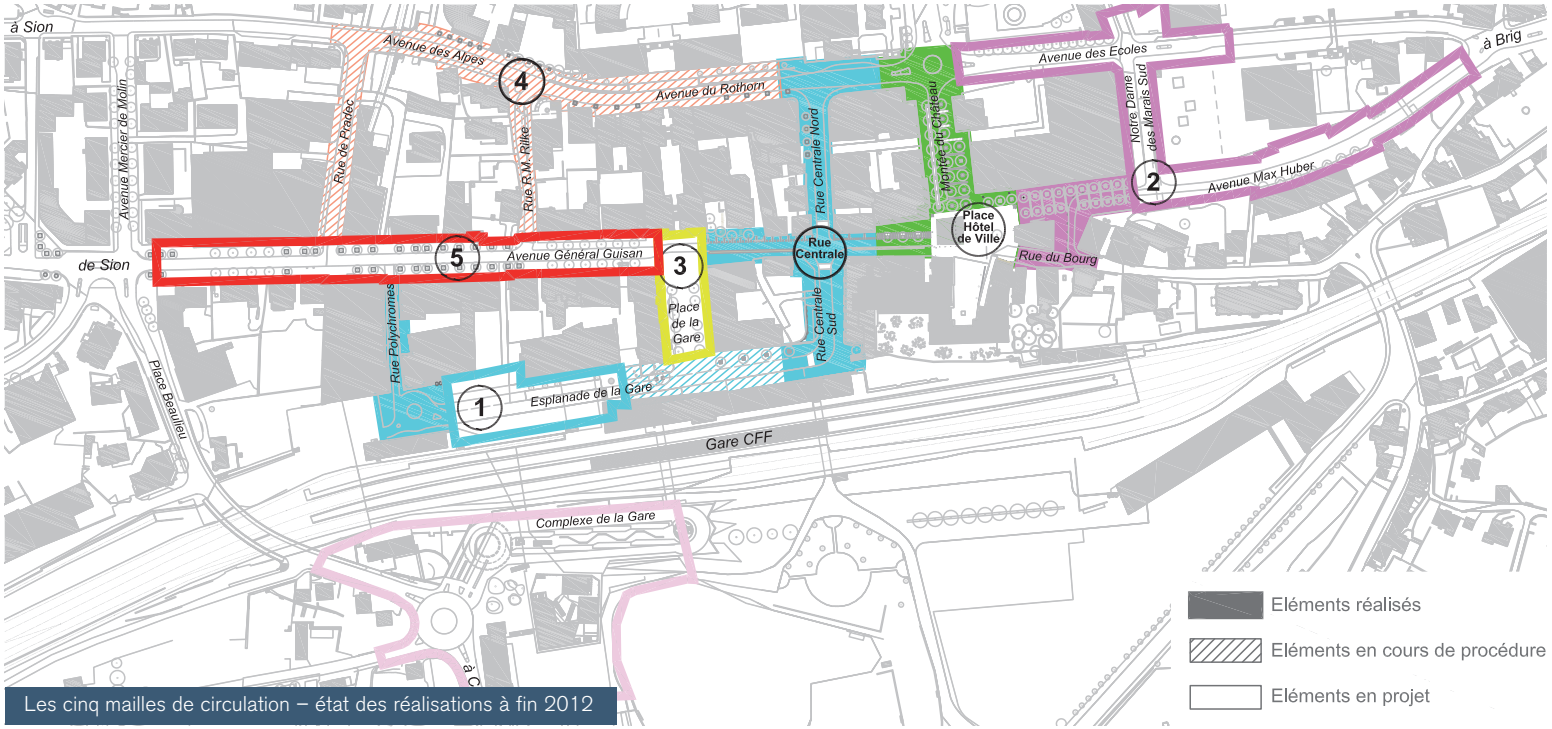
Zone 30 dans le secteur du poste de police

Zone piétonne

Zone piétone sur la grande partie de la place de l'Hôtel-de-Ville

2. **Les 5 mailles formant le nouveau système de circulation sont en bonne partie mises en place ou en passe de l'être, comme le montre le plan ci-contre**.

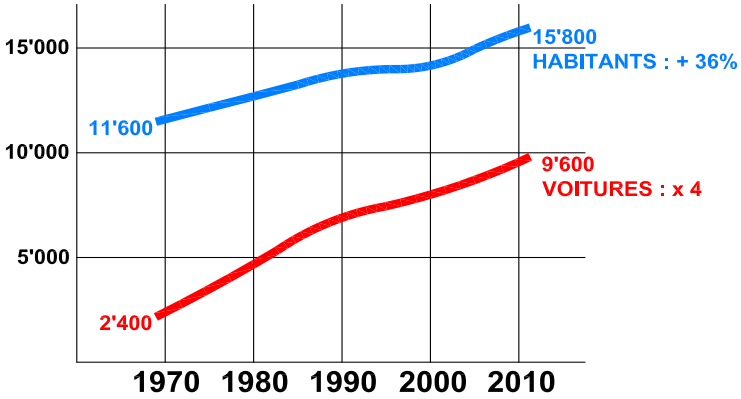
3. **Le trafic a diminué au centre-ville et ce, quoique le nombre de voitures ait augmenté**. Sur la place de l'Hôtel-de-Ville, le trafic journalier moyen qui était de 13'500 passages en 2005, avant les travaux, est tombé à 9600 en 2010 (selon les derniers chiffres disponibles), ce qui représente une baisse de 40%. Quant au trafic sur l'avenue Général-Guisan, il a diminué de 20% entre 2005 et 2010.



Les cinq mailles de circulation – état des réalisations à fin 2012

La Municipalité est en attente des résultats d'une vaste enquête conduite à l'échelon régional avec le Canton, qui permettra d'actualiser ces données et de les préciser. Le but est de déterminer les itinéraires de déplacement avec les origines et les destinations. Pour réaliser cette enquête, le territoire a été découpé en secteurs (la ville en quartiers). On disposera ainsi d'une matrice des déplacements qui permettra d'identifier clairement le transit et servira de base pour tester les variantes de régimes de circulation.

Evolution de la population sierroise et du nombre de voitures en sa possession 1970-2010



4. **La nouvelle politique de stationnement se met en place**. *«Deux projets de parkings publics sont inscrits dans le PDA: le parking du futur Complexe de la Gare et le parking de la place de l'Europe. Avec les parkings déjà existants*, l'offre sierroise en stationnement sera ainsi supérieure à celle de la plupart des villes suisses de taille comparable (…) Il ne subsistera qu'un nombre limité de places de stationnement de courte durée en surface.»* Tirée du PDA 2006, cette appréciation sur l'offre sierroise est toujours d'actualité. Depuis, le parking de l'Europe a été mis en service. Quant à celui du Complexe de la Gare, qui sera le plus grand parking public de Sierre, il devrait être sous toit pour fin 2016. Enfin, comme expliqué au chapitre 2, la signalisation sera renforcée pour améliorer la lisibilité des accès aux parkings publics.

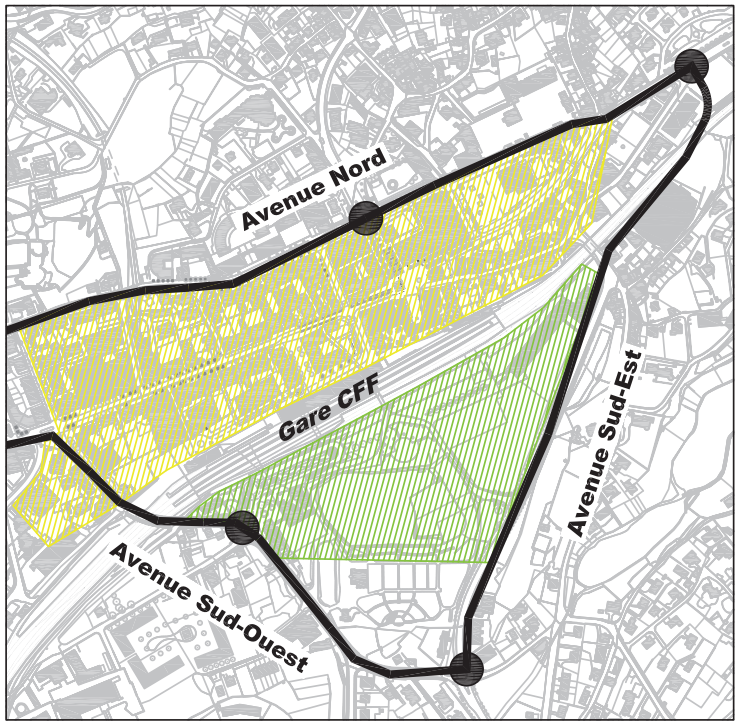
* *Des études réalisées en 2006 relevaient que l'offre en places de stationnement publiques était déjà très élevée au centre-ville de Sierre. (50% de plus qu'à Montreux, Vevey, Nyon - comparaison par rapport au nombre d'habitants et de places de travail.)*

Commentaire de l'illustration ci-dessous:

- **Au nord des voies CFF**, la suppression de places de stationnement en surface est compensée par la réalisation du parking de l'Europe (180 places) et l'aménagement du P+R CFF au sud du Casino (83 places accessibles au public: tarif idem parking public 2.-/h).
- **Au sud des voies CFF**, l'offre en places accessibles au public va être portée à 375 places soit 110 de plus qu'actuellement. (Complexe de la Gare = 218 places publiques + parking de 30 places au sud de la route de la Plaine). Environ 70 places vont être supprimées dans le secteur du projet du complexe de la Gare (Cimetière ouest, Provins, Anciens Abattoirs).

Places de stationnement accessibles au public - Bilan 2006 - 2012 - 2016

Centre Ville NORD CFF	2006	2012	2016
Parkings couverts / avec barrière	593	659	659
Cases sur voiries et places	250	220	~190
TOTAL	**843**	**879**	**~849**
SUD CFF	**2006**	**2012**	**2016**
Parkings publics	300	264	~375
Cases partiellement réservées (CFF / HEVs)	26	173	~205
TOTAL	**326**	**437**	**~580**



QUESTION: Pourquoi, cela dit, le processus n'avance-t-il pas plus vite? Pourquoi la circulation n'a-t-elle pas diminué davantage sur l'axe Général-Guisan – place de l'Hôtel-de-Ville? Eléments de réponse:

1. **Il est trop tôt pour juger.** L'ensemble du nouveau système de circulation ne déploiera ses effets que lorsque les mailles 3 (avenue de la Gare) et 4 (avenues des Alpes et du Rothorn et rues de Pradec et Rilke) auront été mises en place. La maille 4 fait actuellement l'objet d'une procédure de mise à l'enquête (détails 4.1 et 4.4).
2. **Les différentes procédures (oppositions, recours) ralentissent le processus**. Exemple: la transformation du passage privé des Polychromes en une rue a été bloquée par une longue procédure. En ce qui concerne les oppositions actuelles, voir détails 4.1 et 4.4.
3. **La très grande partie du réseau routier du centre-ville est classée au niveau cantonal**, ce qui nécessite une coordination avec le Canton. (Pour la petite histoire, trois routes cantonales convergent sur la place de l'Hôtel-de-Ville!)
4. **Selon certains avis, les différentes mailles auraient dû être mises à l'enquête en même temps.** Cette critique ne peut se justifier. En effet, la législation exige que les travaux soient réalisés dans les cinq ans après l'obtention du permis de bâtir. Passé ce délai, les expropriations communales peuvent être remises en cause par les ex-propriétaires… En conséquence, il faut étapiser les mises à l'enquête si on opte pour une réalisation par étapes, ce qui est le cas de *Sierre se transforme*. En effet, on ne peut pas ouvrir tous les chantiers en même temps: ce ne serait financièrement pas supportable pour la Municipalité et, de plus, les désagréments pour les usagers seraient autrement plus sérieux qu'aujourd'hui. Le PDA sert justement à prévoir un déroulement judicieux des travaux dans le temps.
5. **Le poids du contexte régional** (cf. contournement nord, détails 5.1). Alors que le nombre de véhicules ne cesse d'augmenter en Valais, Sierre est la dernière ville valaisanne à ne pas bénéficier d'un réseau de contournement complètement achevé. (Le contournement sud est opérationnel mais pas le nord.) Cet état de fait est dû aux oppositions privées et publiques. S'il y a des avantages (Sierre est ainsi au bénéfice des expériences réalisées ailleurs, une assurance de qualité a priori), le centre-ville continue à pâtir de ne pas disposer d'un réseau de contournement adéquat, à même d'absorber le trafic de transit.
6. **L'échec du projet d'agglomération Sierre / Crans-Montana**. Les problématique en matière de transport et de circulation à l'échelle d'un territoire élargi sont toujours d'actualité. La Municipalité espère qu'un outil de coordination avec les communes puisse tout de même être trouvé (intégration dans l'agglomération de Sion?).

QUESTION: Pourquoi la place de l'Hôtel-de-Ville n'est-elle pas (encore) totalement piétonne? Tel est en effet l'objectif final du projet. Pour ce faire, la rue Centrale nord devra être mise en double sens permanent, de manière à permettre le transfert du trafic de la place de l'Hôtel-de-Ville. Cette mise en double sens permettra-t-elle de respecter les valeurs limites d'émission de bruit, conformément aux exigences de l'Ordonnance fédérale de protection contre le Bruit (OPB)? Autrement dit, le double sens est-il sans autre possible? Pour répondre à ces questions, il faudra procéder à des analyses qui ne pourront être effectuées qu'une fois les mailles 1, 3 et 4 mises en service. En attendant, le passage au double sens permanent n'est donc pas envisageable. De plus, en l'état actuel du dossier, ces changements devraient être accompagnés par la réalisation du contournement ouest de Sierre qui contribuera à alléger le trafic au centre-ville.

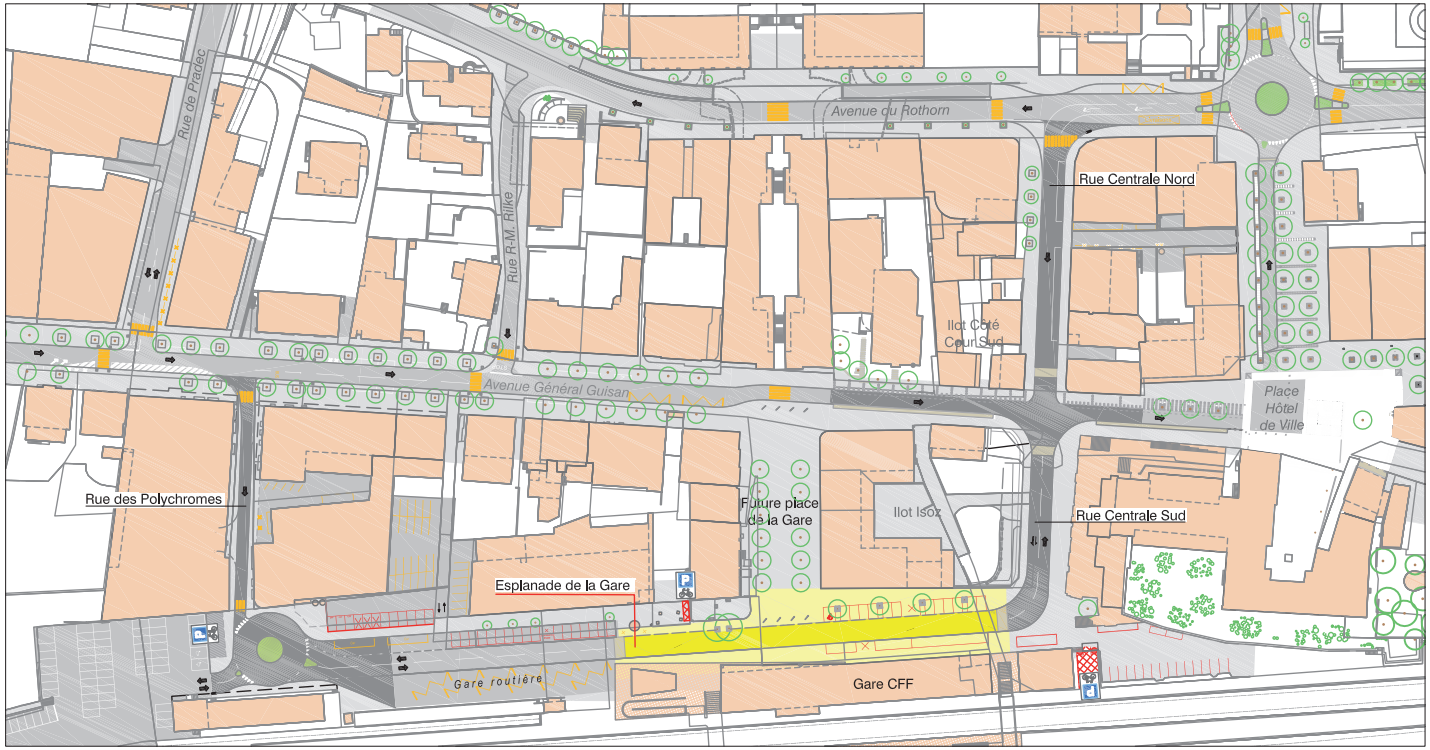
Pour conclure ce chapitre consacré aux enjeux de la mobilité, il est bon de rappeler que différentes actions ayant dans les faits des effets différents concourent au même but (= moins de voitures): le *Schéma des circulation du centre-ville* vise à redistribuer les flux de trafic tandis que les mesures au niveau régional (chapitre 5.1) contribuent à diminuer le trafic de transit en ville en le canalisant à l'extérieur, les éléments de modérations servent à dissuader les parcours automobiles, et les mesures concernant les modes doux veulent inciter à un changement de mode de déplacement.

4. FOCUS SUR L'AVANCEMENT DU DOSSIER

4.1 MAILLE 1: RUE DES POLYCHROMES – RUE CENTRALE – ESPLANADE DE LA GARE

L'actualité du projet

Une grande partie de la maille 1 est désormais réalisée; il s'agit, avec la maille 4, d'une maille stratégique pour rééquilibrer la circulation au centre et décharger l'axe Général-Guisan – place de l'Hôtel-de-Ville. Après la rue Centrale, la rue des Polychromes et la partie ouest de l'esplanade de la Gare ont été réaménagées et mises en service en septembre 2012.



En jaune, le tronçon dont l'aménagement a été reporté.

La fin des travaux d'aménagement de la maille 1 a été reportée le 19 décembre par le CG qui a refusé la demande de crédit y relatif. Ces travaux concernaient le tronçon de l'esplanade devant la gare CFF. Toutefois le nouveau régime de circulation tel que défini dans le *Schéma* pour ce tronçon, n'est pas dépendant de ces aménagements. Et d'ailleurs, ce nouveau régime fonctionne déjà pour le trafic automobile (voir page suivante).

En ce qui concerne la mobilité douce, il faudra procéder à des compléments pour les piétons et les vélos. Une attention particulière est portée à l'installation d'aires de stationnement pour les vélos. L'objectif est d'en offrir en suffisance dans le secteur de la gare.

Régime de circulation sur la maille 1

Toute la maille 1 a passé en 2012 au nouveau régime prévu dans le *Schéma des circulations du centre-ville*: zone 30, sens unique descendant sur la rue des Polychromes, double sens sur l'esplanade de la Gare, double sens sur la rue Centrale sud, sens unique descendant sur la rue Centrale nord (avec double sens ponctuellement en vigueur lors de manifestations occasionnant la fermeture de la place de l'Hôtel-de-Ville).

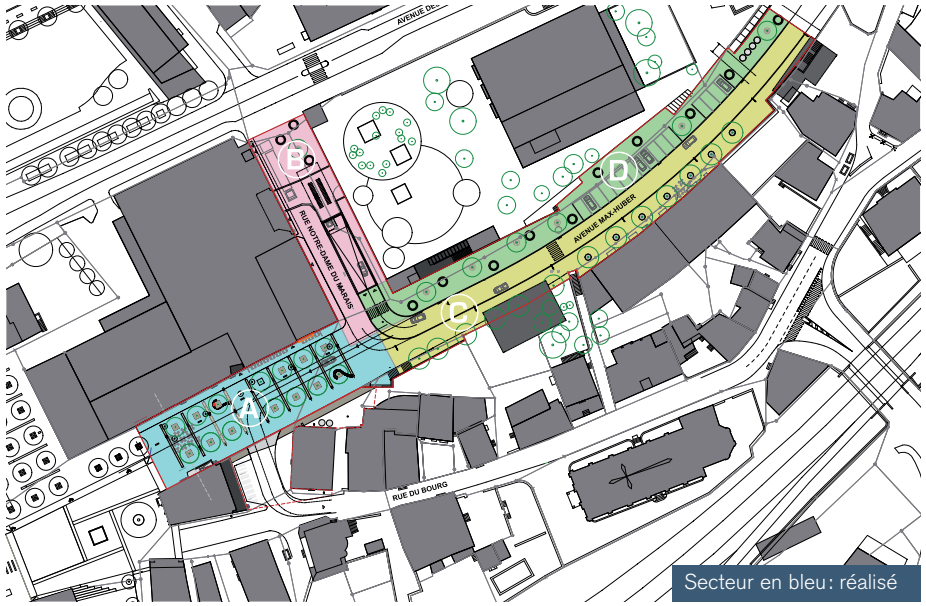
Le passage à un double sens permanent sera nécessaire sur la rue Centrale nord pour permettre un régime totalement piéton sur la place de l'Hôtel-de-Ville.

Rue Centrale nord

4.2 MAILLE 2: RUE NOTRE-DAME-DES-MARAIS – AVENUE DES ECOLES – RUE MAX-HUBER EST

La mise à l'enquête des rues Max-Huber et Notre-Dame-des-Marais sud a eu lieu en 2010. Une première étape a été réalisée avec le prolongement de la place de l'Hôtel-de-Ville sur la portion ouest de la rue Max-Huber. Les autres aménagements ont été reportés à une date ultérieure car le *Schéma des circulations du centre-ville* peut, globalement, fonctionner sans eux.

En ce qui concerne l'avenue des Ecoles, son aménagement est prévu parallèlement à la fin du chantier scolaire de Borzuat (détails 4.8). Un soin particulier sera apporté au carrefour avenue des Ecoles – rue Notre-Dame-des-Marais pour valoriser la mobilité douce.



Secteur en bleu: réalisé

4.3 MAILLE 3: AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DE LA GARE EN RUE PIÉTONNE

L'avenue de la Gare va devenir une rue piétonne. Ce changement, en cours de procédure de mise à l'enquête, ne nécessitera pas de travaux d'aménagement et donc pas d'investissement particulier. La création d'une véritable place urbaine a été momentanément abandonnée pour des raisons budgétaires. Mais au vu des attentes des Sierrois (sondage HES-SO), le CM poursuit la réflexion en vue d'une transformation ultérieure.

4.4 MAILLE 4: AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE NORD (AVENUES DES ALPES ET DU ROTHORN ET DES RUES DE PRADEC ET RILKE)

La mise à l'enquête publique de cette maille prioritaire a été effectuée le 4 mai 2012. Une information au public s'est déroulée le 14 mai. Différentes craintes ont été exprimées par les usagers et les bordiers: risque d'augmentation des nuisances sonores dû au report du trafic sur les rues et avenues concernées, possibilités d'accès à des bâtiments jugées insuffisantes. La Municipalité y a répondu en expliquant que l'augmentation du trafic serait accompagnée d'une série de mesures: vitesse limitée, revêtement phono-absorbant, etc. Quant aux accès, il n'y en aura en fait pas moins qu'actuellement. Certains opposants étant fondamentalement contre le projet, ils ont refusé les séances de conciliation.

Les opposants craignent aussi que l'accès au carrefour du Bourgeois par l'avenue du Rothorn soit débordé en cas de mise en double sens de la rue Centrale. Les vérifications ont pourtant montré qu'il n'y avait pas de risque de capacité insuffisante. Les oppositions sont en cours de traitement au Conseil d'Etat.

Régime de circulation prévu: zone 30. Double sens sur l'Avenue Nord entre le carrefour du Bourgeois et la rue de Pradec. Maintien du double sens sur la rue de Pradec. Sens unique sur la rue Rilke, dans le sens montant.

4.5 MAILLE 5: AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE GÉNÉRAL-GUISAN

En l'état, cette maille est déjà dans l'esprit de l'*Espace de rencontre sierrois*: arborisation, larges trottoirs, etc. Un simple aménagement de surface suffira. Des aménagements plus conséquents (place Beaulieu et du Funiculaire surtout) ont été reportés à des temps meilleurs sur le plan budgétaire.

Régime de circulation prévu: zone 20 (au lieu de 30 aujourd'hui), sens unique (statu quo). Le passage à ce régime est très dépendant de la mise en place de la connexion ouest (place Beaulieu et rues et avenues environnantes), en phase de réflexion (voir 5.3).

Ci-dessous, la situation une fois les mailles prioritaires 1, 3 et 4 mises en place. (Pour la mise en double sens de la rue Centrale nord, voir p. 14)

4.6 URBANISATION DES ÎLOTS AU NORD DES VOIES CFF

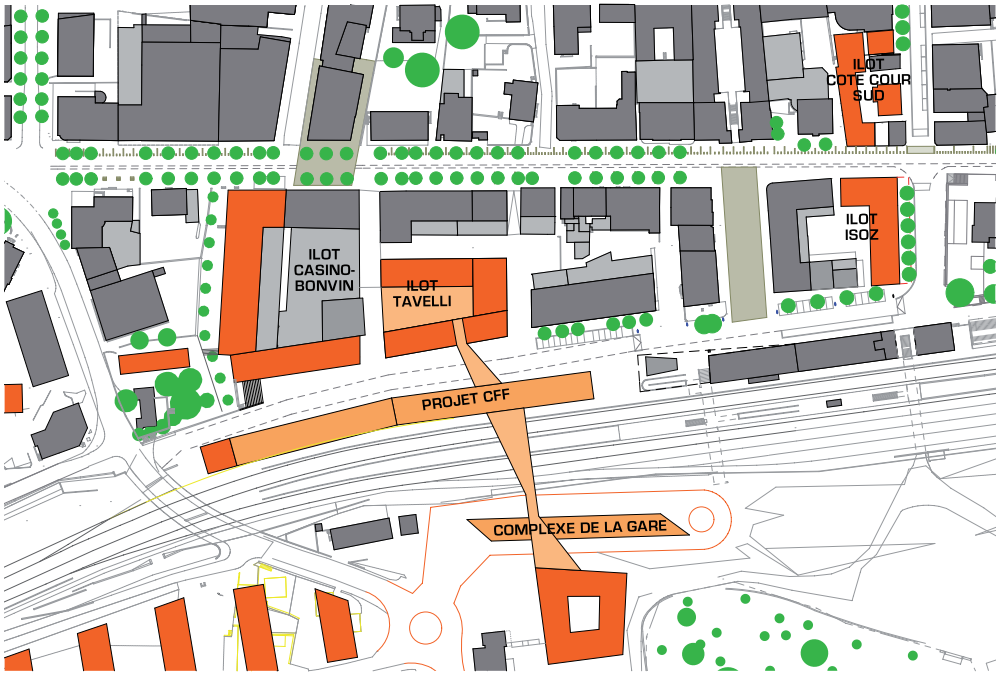
Îlots secteur ouest de la Gare (Tavelli, Casino-Bonvin, CFF) : la densification de l'ensemble de ce secteur, jusqu'à la Maison Papon, fait l'objet de discussions avec les différents propriétaires concernés; le processus de travail sur ces projets s'inscrit dans le cadre du RCCZ.

La passerelle aérienne piétonne reliant le secteur esplanade – Général-Guisan au Complexe de la Gare (au sud des voies) s'annonce comme un élément majeur pour renforcer l'attractivité de ces îlots. La Ville et les propriétaires planchent sur le tracé de la passerelle et des connexions valorisantes pour les îlots de l'esplanade. La question du financement est également à l'étude.

L'aménagement définitif de l'ouest de l'esplanade dépendra de la solution qui sera arrêtée pour assurer sa connexion avec le secteur du pont de Beaulieu.

Îlot «Côté Cour Sud»: construction d'un nouveau bâtiment à côté du Terminus et transformation de trois immeubles: le chantier est à bout touchant.

Îlot Isoz: les discussions avec les propriétaires privés se poursuivent en vue d'une densification et du choix d'une affectation future. Rappellant qu'un Plan de quartier imposé par le RCCZ est en cours d'étude.



4.7 RÉAMÉNAGEMENT DU REZ-DE-CHAUSSÉE DE L'HÔTEL DE VILLE

Pour des raisons budgétaires, le projet a été redimensionné à l'aile Est (Maison Antoine), qui sera transformée en restaurant. Le CG a porté au budget 2013 une enveloppe de 968'000 francs pour réaliser la première partie des travaux. Les locaux ayant pignon sur place (secteur rue du Bourg) devraient accueillir une surface de vente de produits du terroir et notamment un point de vente de la boulangerie actuellement dans le bâtiment Astragale. L'objectif est de contribuer à animer et à valoriser la place de l'Hôtel-de-Ville, le projet s'inscrivant dans la continuité du récent aménagement de la place.

Pour rappel, le réaménagement de l'ensemble du rez-de-chaussée de l'Hôtel de Ville avait fait l'objet d'une commande d'avant-projet, jugée en décembre 2011. Il s'agit d'un projet flexible et pouvant être réalisé par étapes. Les parties du rez-de-chaussée dont l'aménagement a été ajourné pourront ainsi être revues ultérieurement.

Planning: 2013, poursuite des études puis début du chantier au 2e semestre. Seconde partie du chantier prévue en 2014.

4.8 CHANTIER DE BORZUAT

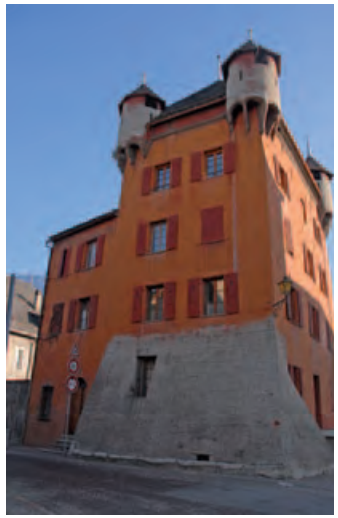
Le nouveau bâtiment, baptisé Rilke, a été mis en service en janvier 2013. L'inauguration aura lieu le 28 mars 2013.

Les études en vue de la rénovation du bâtiment principal, surnommé la Barre et datant des années cinquante, sont envisagées pour 2016 et les travaux pour 2018.

Le nouveau bâtiment scolaire «Rilke»

4.9 REVITALISATION DU VIEUX-BOURG

Le château des Vidômes. Edifice emblématique de la Cité du soleil, le château ou tour des Vidômes (qui date du 15e siècle) a été acheté par la Bourgeoisie de Sierre. La réfection des façades (crépissage, peinture) sera inscrite au budget 2013 de la Bourgeoisie. Le dernier ravalement de façade datant des années soixante, ces travaux auront un impact dynamique sur tout le Vieux-Bourg.



En ce qui concerne l'affectation, l'ancien propriétaire jouissant de l'usufruit, les appartements locatifs sont pour l'heure maintenus. A terme, la Bourgeoisie a l'intention de les transformer en chambres d'hôtes; cette offre d'hébergement complètera celle de l'Hôtel-Restaurant de la Poste, précédemment racheté et transformé par la Bourgeoisie puis remis en service en 2007.

La Maison Antille. Projet privé de rénovation dont l'étude est en cours. Nouvelle affectation prévue: logements pour étudiants. La rénovation de la façade devra être effectuée dans le respect du caractère historique de l'édifice, une exigence posée par la Municipalité. Comme pour les autres projets du Vieux-Bourg, les travaux seront suivis en collaboration avec le Service des monuments historiques de l'Etat du Valais.

Nouvel immeuble «Le Vieux Bourg». Ce chantier privé sera terminé en 2013. Il s'inscrit dans la stratégie mise en place par la Ville et le Canton pour revitaliser le tissu du Vieux-Bourg. La place en aval du nouveau bâtiment sera ainsi valorisée.

4.10 COMPLEXE DE LA GARE (SUD DES VOIES CFF)

Un maillon essentiel de l'urbanisation de Sierre

- **Le Complexe de la Gare dessinera des liaisons fortes entre les trois gares** (routière déplacée au sud des voies, CFF et SMC), grâce en particulier à la passerelle piétonne, appelée à jouer un rôle de rue passante. Sierre bénéficiera ainsi d'un ensemble gare / interface des transports du 21e siècle. Le nord et le sud des voies formeront une seule et même entité urbaine.
- **Au-delà du périmètre de *Sierre se transforme* proprement dit, un nouveau pan de ville est en passe d'émerger dans la région des Condémines** (détails point suivant). Le Complexe de la Gare va connecter ce futur grand quartier au centre-ville et aux transports, et favoriser son développement. Le Complexe de la Gare permettra aussi de valoriser le pôle culturel voisin: les Anciens Abattoirs seront conservés et rénovés et l'Aslec sera également maintenu dans sa fonction. Enfin, la plaine Bellevue sera valorisée comme poumon vert urbain.
- **La nouvelle gare routière et le parking contribueront à alléger le trafic au centre-ville.** Les lignes régionales effectuent actuellement 90 paires de courses avec départ et arrivée devant la gare CFF, au nord des voies. Avec le déplacement de la gare routière au sud, au lieu de traverser le centre-ville, les bus emprunteront le réseau des 3-Avenues pour accéder par l'Avenue Sud-Ouest au Complexe de la Gare (giratoire à aménager sur la rue de la Monderèche, à la hauteur de l'Aslec). L'accès à l'actuel parking à ciel ouvert de la plaine Bellevue (voisin de la HES-SO) s'effectuera de la même manière. A noter que la mise en service des 3-Avenues dépend de la réalisation du passage de la Scie (voir 5.2).

Un projet cantonal et communal

Le projet Bonnard + Woeffray, lauréat du concours d'architecture, s'articule en deux éléments distincts. Le projet de gare routière et de parking public est conduit par la Ville et celui de l'Ecole de commerce et de culture générale (ECCG) et de la salle de gym, par le Canton, en partenariat dans les deux cas avec les différents acteurs concernés. Pour des raisons pratiques évidentes, le chantier de la gare routière précèdera celui du bâtiment scolaire.

La gare routière et le parking public seront construits sur l'actuel site Provins. Cet édifice sur deux niveaux sera couvert d'une structure légère faisant office de toiture. Organisée autour d'un quai central, la gare routière permettra aux usagers, habitants et touristes de s'orienter facilement et de changer rapidement de bus sans franchir les obstacles des trottoirs de quai. Les places d'arrêt de bus passeront de 6 (actuellement au nord des voies CFF) à 11. Le parking devrait comprendre 218 places (dessinées en épi). Le projet offre la possibilité d'une extension du parking vers l'Est, dans une étape ultérieure.

L'ECCG sera édifiée entre la colline du Petit-Bois et les Anciens Abattoirs. La passerelle sera l'un des accès importants. Ce monolithe de quatre niveaux sur rez-de-chaussée pourra accueillir 500 élèves. Il abritera aussi une salle de gym double semi-enterrée avec gradins mobiles pour 300 personnes et deux auditoires pour 120-150 personnes. Ces équipements seront également utilisés par le campus HES voisin, au stade de saturation, et par les organisations et sociétés locales.

BUREAU D'ARCHITECTURE BONNARD + WOEFFRAY

CALENDRIER

2013	Etudes
Octobre 2013	Validation du crédit d'engagement par le CG pour le parking et la gare routière
Fin 2013	Validation du crédit d'engagement par le Grand Conseil pour l'ECCG et de la salle de gym
1er semestre 2014	Début des travaux de la gare routière et du parking
Juillet 2014	Début des travaux de l'ECCG et de la salle de gym
Fin 2016	Fin des travaux de la gare routière et du parking
2017	Fin des travaux de l'ECCG et salle de gym

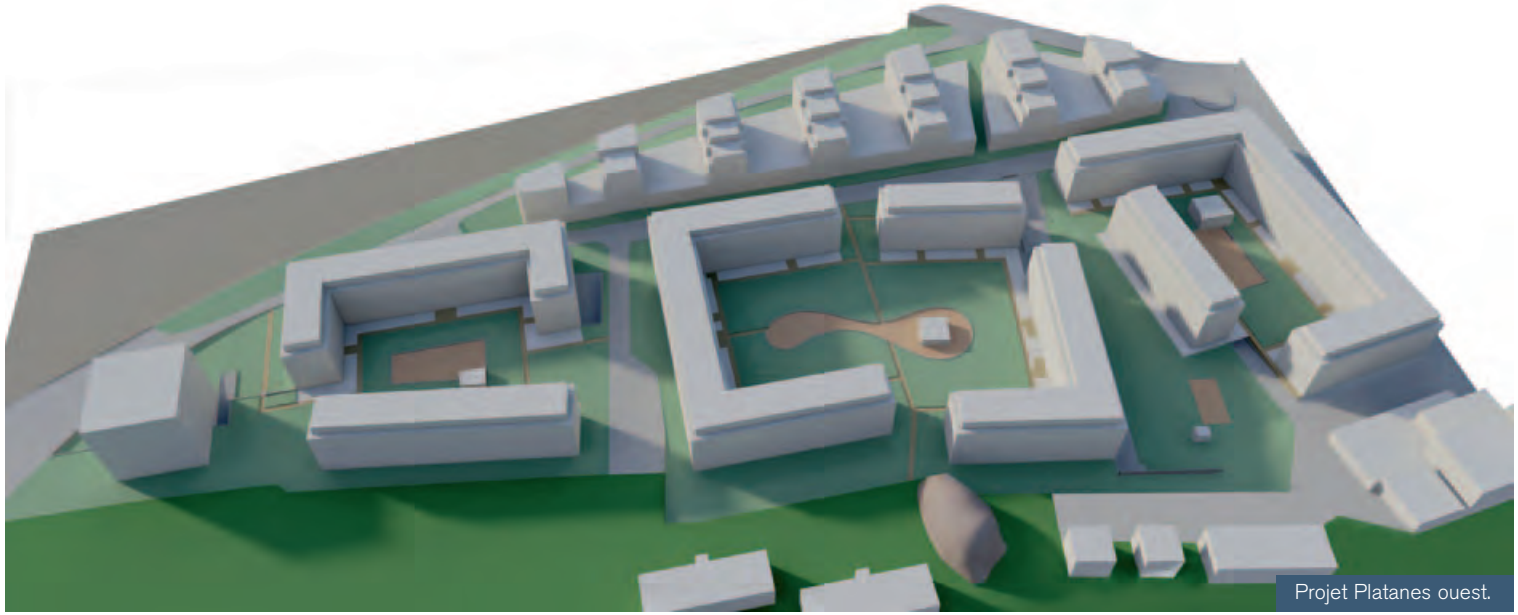
4.11 PROJET D'URBANISATION RÉGION CONDÉMINES

Les bâtiments déjà construits ou en chantier sur l'ancien site Torsa sont les premiers éléments d'un quartier qui pourrait se développer sur une surface équivalente à celle de Muraz. Le potentiel de ces terrains autour de l'avenue des Platanes est d'autant plus intéressant que le futur quartier sera connecté au centre-ville par le Complexe de la Gare et sa passerelle. La Ville peut ainsi aujourd'hui développer une vision du futur de Sierre dans ce périmètre stratégique.

L'objectif de la Ville est de favoriser la création d'un quartier mixte, avec du logement et des possibilités pour les activités commerciales, à réaliser en conformité avec la conception actuelle de l'aménagement du territoire en milieu urbain.

Planning

L'affectation de cette zone est inscrite dans le RCCZ depuis 1998. Deux plans d'aménagement détaillés (PAD) seront mis à l'enquête en 2013 pour prévoir un développement harmonieux échelonné dans le temps tout en tenant compte des intentions des différents propriétaires et entreprises du périmètre.



Projet Platanes ouest.

BUREAU D'ARCHITECTURE PAPON

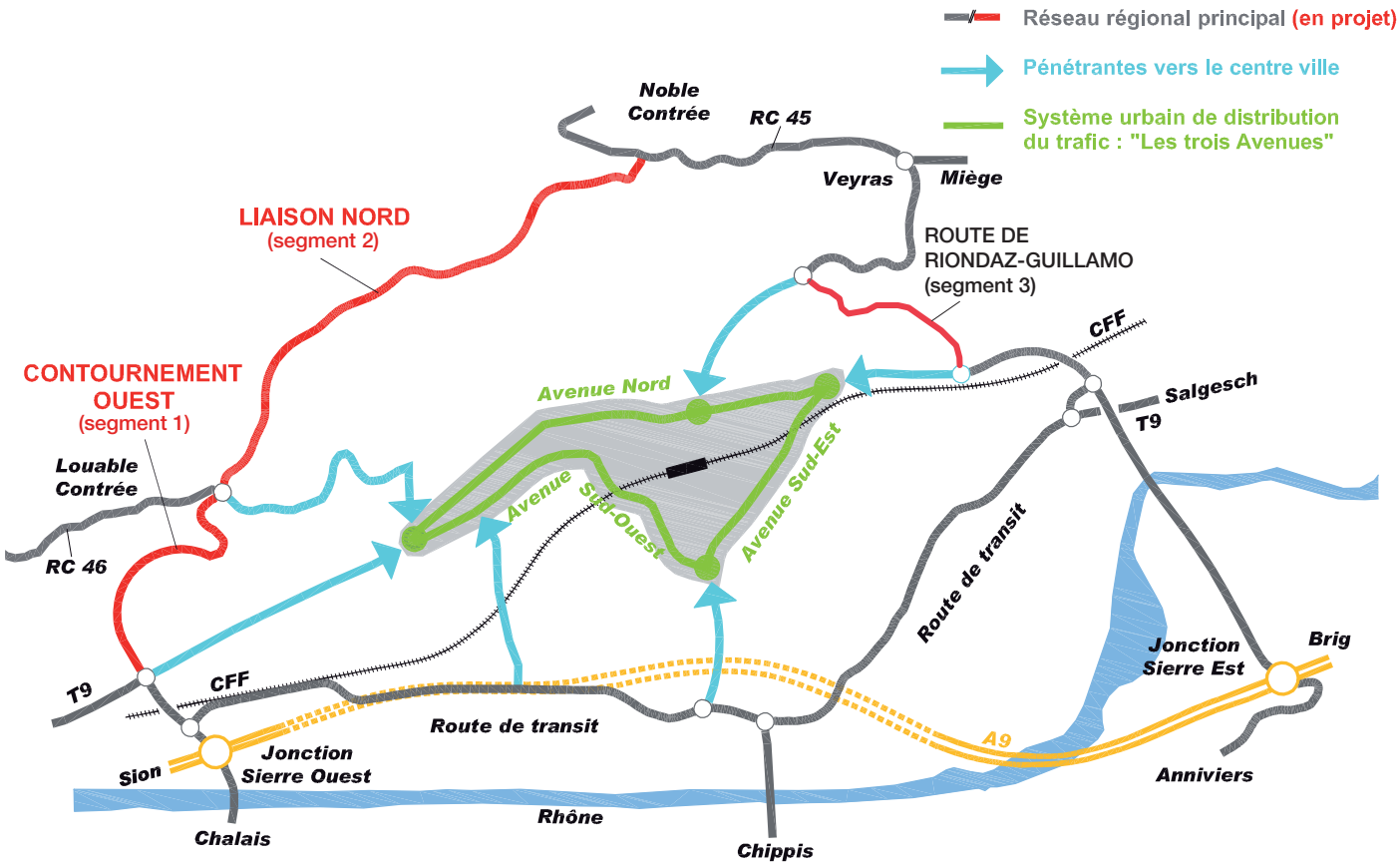
5. LE SCHEMA DES CIRCULATIONS DU CENTRE-VILLE

5.1 CONTEXTE RÉGIONAL: LE RÉSEAU DE DISTRIBUTION NORD DE SIERRE

Le contournement ouest (tronçon de 1600 mètres en partie couverts et en tunnel entre le giratoire de Rossfeld et la route de Corin). Le *Schéma des circulations du centre-ville* vise, rappelons-le, à mieux équilibrer les charges de trafic et plus particulièrement à les diminuer au centre-ville (sans les supprimer toutefois) au profit de la mobilité douce et d'une plus grande convivialité urbaine. Le *Schéma des circulations du centre-ville* ne pourra cependant déployer tous ses effets que lorsque le contournement de Sierre, en grande partie du ressort cantonal et fédéral, sera amélioré. Or ce projet a pris du retard. La mise à l'enquête cantonale du contournement ouest, qui a finalement eu lieu en 2012, a suscité des oppositions publiques et privées. Le dossier est en traitement au Conseil d'Etat.

La liaison nord (de la route de Corin à la route de Venthône). L'étude comparative ordonnée par le Canton confirme que la solution du contournement ouest et son prolongement par une liaison nord présente le meilleur rapport coût-efficacité (par rapport à une alternative de contournement par l'est).

Réaménagement de la route de Riondaz. La sécurisation de la route de Riondaz entre Guillamo et la route de Montana est un projet de niveau communal. Ces travaux sont projetés sur la base d'une étude réalisée en collaboration avec le Canton et la Commune de Veyras. Pour pouvoir passer à la mise à l'enquête publique, la Municipalité attend confirmation du projet de liaison nord par le Canton. Il s'agit de protéger la route de Riondaz du trafic devant être absorbé par la future liaison nord. Précisons que la Commune s'engage à une information complète aux riverains avant la mise à l'enquête publique de la route de Riondaz.



5.2 LE RÉSEAU DES 3-AVENUES

C'est le système de distribution à développer directement autour de l'*Espace de rencontre du centre-ville* pour:

- Eliminer le trafic de transit qui n'a rien à faire au centre.
- Eviter les trajets inutiles dans le centre grâce à un jeu rationnel de liaisons internes.
- Diriger le trafic à destination du centre vers les parkings de captage. Tous les parkings publics des portes d'entrée du centre seront d'ailleurs directement raccordés au réseau des 3-Avenues.
- Eviter un transfert de charges du trafic vers les quartiers sensibles (zones d'habitat).
- Optimiser les trajets des lignes régionales de transports publics.

L'actualité sur les 3-Avenues

Le réseau des 3-Avenues se met en place par étapes. La carte figurant sur la page suivante résume en un coup d'œil les projets et les chantiers en 2013:

- **Avenue Sud-Est**. La Municipalité a profité de l'ouverture du chantier CFF du nouveau tunnel de Gobet pour démarrer les travaux du futur passage sous-voies de la Scie. Ce dernier ne pourra être mis en service que lorsque le reste de la route d'évitement du Vieux-Bourg sera construit. Quand ce tronçon de l'Avenue Sud-Est sera-t-il aménagé? Quel sera exactement son tracé? Les réponses dépenderont de l'avenir de la patinoire de Graben.

  En ce qui concerne la procédure financière, le passage sous-voies a fait l'objet d'un pré-investissement de la compétence du CM. Puis, dans une deuxième étape, une demande de crédit d'engagement sera soumise au CG pour l'ensemble de l'évitement, passage sous-voies compris.

- **Avenue Nord**. Une première portion (avenues du Rothorn et des Alpes, entre le giratoire au nord de la place de l'Hôte-de-Ville et la rue de Pradec) a été mise à l'enquête publique en mai 2012. Des oppositions sont pendantes et le dossier est en cours de traitement au Conseil d'Etat. (Détails maille 4, 3.4).

- **Avenue Sud-Ouest.** Le Complexe de la Gare, sa gare routière, les parkings sud des voies, seront directement connectés à cette Avenue par le giratoire à aménager à la hauteur de l'Aslec. D'autre part, l'Avenue desservira le secteur des Condémines, en processus d'urbanisation. L'avenir du pont de Beaulieu situé sur cette avenue, dépend de la décision des CFF, qui doivent augmenter le gabarit du passage sous cette ouvrage. L'option de la construction d'un nouveau pont est la plus probable.

AMENAGEMENT MAILLE 4
AVENUE NORD
Avenue des Eccles
Avenue du Rothorn
Avenue des Alpes
CONSTRUCTION DU PASSAGE
SOUS VOIES CFF DE LA SCIE
Route de l'Hôpital
Avenue de France
Route de Sion
AVENUE SUD-OUEST
Route de la Monderèche
Route de la Plaine
AVENUE SUD-EST
RACCORDEMENT
AU COMPLEXE GARE

5.3 AMÉNAGEMENT DE LA CONNEXION OUEST – RÉFLEXION STRATÉGIQUE

Eléments composant la connexion ouest au centre-ville: avenue des Alpes, avenue Mercier-de-Molin, avenue du Marché, route de l'Hôpital, route de Sion, place Beaulieu.

Cet aménagement doit être réfléchi sur le long terme en intégrant les mesures à prendre au niveau régional (contournement ouest et nord) et au niveau du réseau des 3-Avenues (liaison La Scie – Graben sur l'Avenue Sud-Est).

Pour un aménagement optimal, prévoir:

- une réalisation par étapes et, pendant les travaux, des mesures pour éviter le transit au centre-ville
- les mouvements vers le parking sud CFF les plus directs possibles (pour le trafic en provenance de l'ouest et du nord-ouest)
- la mise en double sens de l'Avenue Sud-Ouest: route de Sion – route de la Monderêche
- une liaison principale en double sens en direction de la Louable-Contrée par la route de l'Hôpital
- l'aménagement de la place Beaulieu comme porte d'entrée de l'*Espace de rencontre sierrois*, tout en tenant compte du passage de l'Avenue Sud-Ouest
- la mise en zone piétonne de la partie ouest de l'avenue Général-Guisan, entre la place Beaulieu et la rue de Pradec (à régler l'accès au parking Migros et les livraisons)
- une solution optimale pour assurer la liaison vers l'Avenue Sud-Ouest et l'esplanade de la Gare, en tenant compte des projets CFF (gare marchandise et gabarit du pont Beaulieu) et du développement de l'urbanisation dans le secteur.

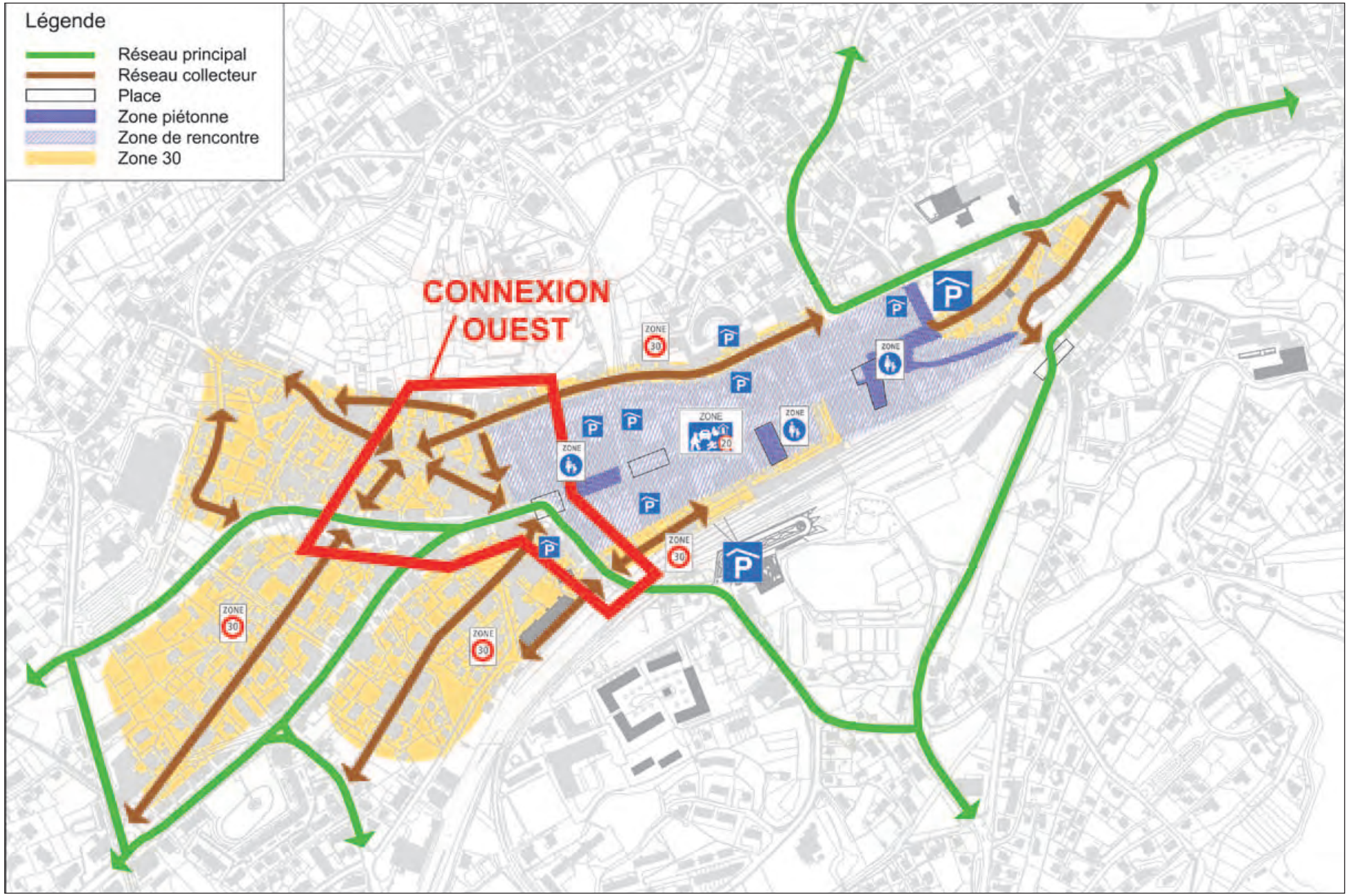
5.4 PLAN DES TRANSPORTS PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ DOUCE

En ce qui concerne les transports publics, le gros enjeu pour les années à venir sera le déplacement de la gare routière au sud des voies (dans le Complexe de la Gare). Dès lors, grâce à la place gagnée, les bus sierrois pourront desservir l'esplanade de la Gare. Un postulat interpartis demandant de renforcer les transports publics a été déposé en 2012 au CG. Le Plan des transports publics va dans ce sens. Il convient toutefois de rappeler qu'étant donné sa densité de population limitée, Sierre n'est pas à même de mettre sur pied une offre en transports publics aussi développée que dans des villes plus importantes.

Le Plan vélo tel que présenté au CG en 2012 a pour objectif de développer un réseau sécurisé reliant les quartiers entre eux ainsi qu'avec le centre-ville. Ce réseau doit également conduire jusqu'à Finges. L'intégration d'aires de stationnement dans l'aménagement du centre-ville est une priorité.

Ces mesures ont pour but d'inciter les automobilistes à préférer ces alternatives à l'usage de leurs véhicules pour les déplacements à l'intérieur de la ville notamment.

Base du plan ci-dessous: le *Schéma des circulations du centre-ville* présenté en 2008 au CG, actuellement en cours d'étude détaillée



6. PLANNING (PRÉVISIONNEL SOUS RÉSERVE DES DÉCISIONS BUDGÉTAIRES ET DE L'ABOUTISSEMENT DES PROCÉDURES)

Janvier 2013	Mise en service du bâtiment Rilke (centre scolaire de Borzuat)
2013	Etudes projet Complexe de la Gare
Octobre 2013	Validation du crédit d'engagement par le CG pour le parking et la gare routière (Complexe de la Gare)
Fin 2013	Validation du crédit d'engagement par le Grand Conseil pour l'Ecole de commerce et de culture générale et de la salle de gym (Complexe de la Gare)
2e semestre 2013	Après poursuite des études, début du chantier de l'aile est du rez-de-chaussée de l'Hôtel de Ville
2013	Densification urbaine: fin du chantier de l'îlot «Côté Cour Sud» et immeuble «Le Vieux Bourg»
Janvier 2014	Mise en service du nouveau bâtiment du CO de Goubing
2e semestre 2014	Début des travaux de la gare routière et du parking du Complexe de la Gare Début des travaux de l'ECCG et de la salle de gym
2014	Fin des travaux d'aménagement de l'aile Est du rez-de-chaussée de l'Hôtel de Ville
2015	Mise en service de la maille 4 (avenues des Alpes et du Rothorn et rues de Pradec et Rilke)
2016	Mise en service de la fin de la maille 1 (esplanade devant la gare CFF)
Fin 2016	Mise en service de la gare routière et du parking (Complexe de la Gare)
2017	Mise en service de l'ECCG et salle de gym

7. CONCLUSION

Le projet *Sierre se transforme* occasionne un vaste débat. Et c'est bien ainsi.

La ville est en évolution permanente et sa métamorphose est lente. Le citoyen est concerné et il a largement confirmé la direction à suivre par ses réponses claires et détaillées lors de la riche enquête menée par la HES SO.

L'indispensable concertation entre les organes politiques - législatif et exécutif - doit prendre en compte les résultats de cette consultation. Parce que la réussite dépend de la capacité de concevoir et de réaliser ensemble.

Mais à trop vouloir se concerter et harmoniser nous subissons le temps qui passe; les besoins se modifient et des occasions se perdent!

Comme dans un puzzle, le placement des pièces ne saurait se faire sans logique et sans liens entre elles. Croire que l'on peut sauter indifféremment des étapes c'est ignorer les effets nuisibles imposés par les mauvaises habitudes, en particulier celles d'un usage démesuré de l'automobile.

Le soutien et l'encouragement à la convivialité sociale et commerciale du centre-ville impliquent de donner vraiment la priorité aux piétons et à la mobilité douce.

La Municipalité remercie ici toutes les personnes qui travaillent dans le sens indiqué par ce Plan directeur d'aménagement et toutes celles qui font preuve de compréhension et de patience.

ANNEXE

TABLEAU CHRONOLOGIQUE DES PRINCIPALES REALISATIONS DEPUIS LE LANCEMENT DU PDA (ces années ont également été occupées par les analyses préliminaires, commandes d'avant-projets, études de planification, procédures de mises à l'enquête, etc.)

2004

Mai: lancement du concours interdisciplinaire (architectes, architectes-paysagistes et ingénieurs en circulation)

Novembre: résultats du concours

2005

Février: concours pour la rénovation de l'Hôtel-Restaurant de la Poste en collaboration avec la Bourgeoisie de Sierre

Mars: constitution de la COPIL (actuellement Commission Centre-Ville), formée de conseillers municipaux et chefs de service concernés ainsi que mandataires et lancement des études de faisabilité

Avril: enquête HES-SO auprès de la population

2006

Avril: le CG approuve à la quasi-unanimité le PDA (grands axes, principe de la démarche, à savoir étapisation)

La Maison Wiesel, propriété de la Commune, fait l'objet d'un concours d'architecture (Vieux-Bourg)

2007

Premier semestre: ateliers participatifs consacrés au *Schéma des circulations du centre-ville* et au projet d'aménagement de la place de l'Hôtel-de-Ville. (Principaux résultats; confirmation de la nécessité d'une place de l'Hôtel-de-Ville réaménagée + réévaluation de l'emplacement du projet de nouvelle gare routière: du nord, il passe au sud des voies CFF)

Février: jugement du concours d'urbanisme du Vieux-Bourg ouvert au niveau national

Acquisition du bâtiment Provins par la Municipalité

2007-2008: projet cantonal du contournement ouest (jonction A9/Noës – route de Corin): concours et avant-projet

2008

Mai: ouverture du parking de l'Europe (180 places sur 3 niveaux et demi - début du chantier: automne 2006)

Août: ouverture de la crèche de l'Europe (début du chantier: printemps 2007) et ouverture du jardin de l'Europe

Octobre: fin du chantier du giratoire du Bourgeois (connexion nord à l'*Espace de rencontre sierrois*)

Octobre: inauguration du nouveau columbarium (contenance: 450 urnes) du cimetière. (début du chantier: novembre 2007)

2009

Mars: lancement du concours d'architecture pour l'agrandissement et la modernisation du centre scolaire de Borzuat

Juin: validation du *Schéma des circulations du centre-ville* par le CG

Eté: ouverture au public de la nouvelle place de l'Hôtel-de-Ville (15 mois de chantier- fête d'inauguration officielle: 17 octobre)

Novembre: feu vert des CFF au percement du nouveau tunnel de Gobet (le projet de revitalisation du Vieux-Bourg peut ainsi aller de l'avant)

En 2009 également:

Analyse du PDA sous l'angle du développement durable: mandatée par le CM, la Fondation pour le développement durable des régions de montagne (FDDM) rend son rapport. En résumé, le PDA est jugé comme «un projet ambitieux dont les effets, pour la plupart positifs, ne devraient se ressentir qu'à moyen terme. (…) Ce projet est globalement bon et équilibré, quoique présentant certaines faiblesses au niveau environnemental».

Etude de marché Eller et De Sénépart SA mandatée par le CM pour accompagner le processus d'aménagement et d'urbanisation du centre-ville (identification des activités et affectations à privilégier selon les secteurs pour optimiser le potentiel de leur développement et leur attractivité auprès des investisseurs)

2010

Début 2010: la Police communale déménage dans le nouveau bâtiment de police construit sur l'esplanade de la Gare (début du chantier: mai 2008). Le nouvel édifice reçoit le prix «Accessible à tous» 2010, décerné par Procap Valais romand. Les travaux comprennent aussi la création d'un espace public de liaison suspendu entre la rue du Bourg et les jardins de l'Hôtel de Ville.

Printemps: création de la rue Centrale sud (maille 1), devant le nouveau poste de police

2011

Juillet: mise en service de la rue Centrale nord réaménagée (maille 1)

En 2011 également: fin des travaux de réaménagement de la rue Max-Huber ouest (étape prioritaire de la maille 2)

Septembre: jugement du concours d'architecture du Complexe de la Gare lancé conjointement par le Canton et la Commune

Septembre: ouverture de la maison Wiesel rénovée (projet privé Vieux-Bourg) aux étudiants

Décembre: jugement du concours d'architecture pour le réaménagement du rez-de-chaussée de l'Hôtel de Ville

2012

Mai: mise à l'enquête de la fin de la maille 1, et des mailles prioritaires 3 et 4

Mai: mise à l'enquête du projet cantonal de contournement ouest

Septembre: aménagement de la rue des Polychromes et de la partie Est de l'esplanade de la Gare (maille 2)

Décembre: le CG accepte le projet de réaménagement du rez-de-chaussée de l'Hôtel de Ville (Maison Antoine)

Décembre: fin des travaux du nouveau bâtiment scolaire de Borzuat «Rilke»

Ce document a été remis lors de la séance du Conseil général du 20 février 2013.

Ville de Sierre, 2013
Commission du réaménagement du centre-ville
Ville de Sierre

Groupe de travail
Bassi-Carella, architectes, Genève
actescollectifs architectes sa, Sierre
Transportplan SA, Sierre

Ce document est disponible en format papier au secrétariat des services techniques ou en format électronique sur le site internet : www.sierre.ch